

Ⅱ－5 過疎地域における社会システムの再構築 ～過疎交通システムに焦点を当てて～

コーディネーター：佐無田 光

<佐無田>

それではパネルディスカッションを始めます。「過疎地域における社会システムの再構築～地域交通システムに焦点をあてて～」と題して、ご報告いただいた3人の先生の議論をもとに、前半の宮口先生の基調講演を踏まえながら進めていきたいと思います。宮口先生のお話には、これまでの地域研究で積み重ねられてこられた味わい深さが感じられて、とくに「外からの目線を学ぶ」という地域づくりの1つの基本的な視角をご提示いただいたのは非常に参考になると思いました。それを踏まえて後半の議論に入ります。どこまでできるかわかりませんが、3つほどお題を準備しました。

まず、今の時代の過疎地域の社会課題というものを、どうとらえて研究していくか、あるいは地域の体制に結びつけていくか、ということですが、非常に幅広い課題があると思います。ここでは大きく3つに分けていますが、1つは、地域の資源を見直して、どう地域の産業や暮らしの再生につなげていくか、という議論。2つ目に、人材育成、あるいは都市からの人材還流（U・Iターン）の課題。そして3つ目に、地域の生活を維持していくためには、これまでの仕組みとは違う社会システムを再構築していかなければいけない、という課題です。この3つはお互い重なり合っていますが、課題としては分けて考えたい。今日の後半の議論では、特にこのうち3つ目の、社会システムの再構築・再設計という課題に視点を当てて、これをどういう視点、基本視角から解いていけばいいかを議論したいと思います。

今日のお話にもありましたけれども、「低密度な空間」の中で需要はどんどん減っていく中で、生活条件を維持していかなくてはなりません。地域にある資源を組み合わせる工夫したり、事業主体もその地域にあった形で、住民の合意形成を図っていかないといけないわけですが、地域によってプロセスは多様だろうと思います。そこで、大学の研究者もこれまでと関わり方が違ってくるかと思いますが、都市ベースでこれまで積み重ねられてきた理論をそのまま当てはめていても、おそらく解けない。こういう問題に対して、それぞれのご研究の領域で、どういう基本視角で社会システムの再設計を考えられているか。その辺りからまずはお話をもう一回整理していただければと思います。では、一言ずつお願いできますでしょうか。

<谷本>

今の問いに関する私の考え方は、「都市のシステムは今まで何だったか」というと、簡単に言うと、「分業」だと思うのです。分業で効率を上げていくと。それはそれで大事なのですけれども、人口が少ないところは逆。「兼業」です。例えば、宮口先生の話でも、田舎で

「他人を受け入れる」というのは、つまり、「他人」が学生であれば、本業とは別に「教育を兼ねる」ということでもあります。私のさきほどの話も、公共交通をよくするとタクシーはつぶれるかもしれない、という話をしましたが、実は交通連合体みたいなものがあって、そこがタクシーサービスもバスサービスもやればいいのです。兼業してやっていけば大した問題にはならない。移動販売も実は同じです。モノも運ぶ交通連合体、輸送連合体があればいいのではないかと。そういうことで、「兼業」は農村のキーワードです。逆に言うと、なぜそれができないのかが不思議なくらいですが、「兼業」という形でいろいろ仕組みを再構成していくということがあると思っています。

<西藤>

今、谷本先生がおっしゃったことは、私も同じようなことを考えております。その他のことで申しますと、やっぱり地元のことは地元で考えないといけないのではないかと。ありきたりではありますけれども、地方分権は進まざるを得ない。というのは、地域によって交通に対するニーズは必ず違ってきますし、同じ中国地域の中でも、例えば広島近辺でしたらニュータウンのオールドタウン化という問題がある。同じ広島県の間山部にいきますと、従来から過疎が進行し、しかも谷あいには集落が点在するというような地域では、やはり対応する方法論も違って来るだろうと。

そうしますと、それぞれの地域の実情に見合った交通体系を考えていかなきゃいけないのですが、それを考えるのは、地元でしかなかなかそういうアイデアは生まれて来ないと思うわけです。だから、行政はそれに対して、いかにサポートする体制をとるか。要は、地元からアイデアを引き上げていって、それに対して傾斜配分をして財源を手当するような、そういう仕組みが望ましいのではないかと思います。

同じように、今までは「交通は交通屋がやっておけばいい」というような、規制に守られた産業という歴史がありますが、交通は交通というふうになると、民間事業者としても旧来からある路線さえ維持していたらまあいいんじゃないかと、という意識がどうしてもあります。近年になりまして、廃止路線も多くなって今後の交通再建をどうする、というディスカッションする場に交通業者さんも出て来られます。けれども、今はもうそんなことを考える余裕がないくらいに人員削減され、企画部門が成り立たないといえます。増収に向けて取り組みようがないくらいにまで事業の運営の合理化を凶っている。そういう厳しい状況にある。ではそこに、どうしたら増収インセンティブを与えられるのか。やはり民間会社なので、少なくとも増収に対するインセンティブは持っていただきたいわけですから。それに対する企画部門のサポートと、増収に向けた取り組みをしていけるような仕組み作りが急がれると思います。地元の中でそれをどう考えるのかというディスカッションを継続的にやるしかない。ありきたりですけどそれに尽きると思います。

<西村>

発表で時間を食ってしまいましたので簡潔に申し上げます。地域資源を活かした産業と

いう点では、地元の交通事業者も立派な地域資源だろう、というのがまず第一。二番目には、運行ノウハウや住民ニーズを拾い上げていく能力を含めて、どのように交通分野の人材育成を図っていくか。それから、社会システム再設計という点で言いますと、法定協議会がありますので、それをいかに強化して活用していくか、ということだろうと思います。

<佐無田>

ありがとうございました。「兼業」という一つの視点。それから、地域によって交通ニーズが違って行く中で、どう分権的に工夫していくか、という視点。それから西村先生からは、地域の事業者も一つの地域資源とみなした上で、かつ、法定協議会の活用という法学者ならではの視点も提起していただきました。

今の話の中にもありましたけれども、もう一つつっこんで聞きたいと思います。地域によってニーズの在り方は違い、それから資源の在り方も違って、どういうところに資源やニーズがあるのか、はっきりしていない部分もあるかと思います。兼業の仕方にしてもやはりその地域ごとに違って行くでしょう。このときに、宮口先生の話では、外からの目線で、そこにある地域の資源というものが一体何なのか、ということを見てもらうことが非常に大事であるという話もありました。

そこで、その地域に合ったやり方を見定めていくプロセスについてお尋ねします。従来の科学では、わりと演繹的に方法論が固まっていた、それをいろんな地域に当てはめていくというところがあったわけですが、これからの時代の政策科学としては、その地域その地域に合ったやり方を探っていく「プロセス」に指針が求められると思います。政策手段ではなく政策プロセスをどう科学的に考えていくか。これはシステム工学的な話になるかもしれませんが、それぞれの研究者の立場からどういうふうにお考えか、これも一言ずついただければと思います。

<谷本>

これも話し始めると止まらない話なのですが、一つだけ。私が感じているのは、交通の問題というのは、先ほど便数の話とかもありましたけれども、おそらくそういうことは最後の最後の問題であって、交通を介して我々の生活をどうしたいのか、というところの問題づくりが大事です。イシューイングです。

今我々が直面している過疎バスなどの問題は、交通というフレームの中で何なのか。交通というのは実は、分野のようで分野でないと思うのです。つまり、通院のことを考えたら健康・福祉のことですし、買い物ということを考えたら商業ですし、通勤通学は教育のことです。いろいろなことの接点が交通なのです。ですから、単に乗り・乗らないとか利便性が高い低いということの前に、我々はどういう生活をしたくて、その中で交通をどう考えていくか。先ほどの、細かなタクシーなどの話になったときも、利便性がどうこうということのみならず、将来我々の生活が、今仮にこの選択肢をとるとすればどうなるの

かということシミュレーションしてもらおうこと。シミュレーションという格好いい言葉ですけども、住民の方に考えてもらう。その往復作業の中で自ずと決まっていくのか、そういうダイナミックなプロセスが大事なのでないか。生活というフレームの中で、交通をどう考えていくかということがまず大事だろうと思っております。

<西藤>

「やり方」ですよ。やり方は、本当に地域に分権化していけばそれぞれの地域で考えていくことになるわけですが、それを集約して、いずれにしても取捨選択をする、あるいは予算配分をしなければいけない。誰かがそれを判断するわけです。けれども最初にアイデアを出すのは、地元であるべきであろうと思います。そこから、誰が配分をしていくのかというと、おそらく、やや広めの地域、例えば県だとか広域連合体というようなところが判断をするのが良いのかなと思うわけです。

限界集落が点在するような地方においては、地域の地方交通をどう維持するのかというのは結構大きな問題であります。島根県の三江線という、三次と江津市を結ぶ超ローカル路線なのですが、今年の真夏に大雨で鉄橋が流れてしまったんですね。一日に利用者数が大体 200 人くらい。輸送密度でいうと 1kmあたり大体 10 人、20 人。国鉄が民営化されるときに 4000 人というのが一つの区切りだったわけですが、それを大きく下回るような路線を抱えている地域です。そのほとんど使っていない列車を残すのが本当に良いのかどうか。これを地元がやっぱり判断しなければいけないし、それを判断した地元の意向を汲み取って、判断するのはやっぱり県レベルでないかと思います。いずれにしても、最後に考えないといけないのは予算のこと。お金のことは避けて通れないわけですから、そういった予算制約の中でいかに住民の人たちの交通ニーズを満たしていくのか、ということを考える仕組みづくりが求められると思います。

<西村>

今、お二人言われたことにプラスするところを若干だけ申し上げますと、一つの自治体だけにとどまらずに、自治体間の広域的な連携には、いろんな制度がございます。これは、第 30 次自治制調（地方自治制度調査会）の答申でも、合併ではなくて、そっちの方向に行くに出ていますから、そこで交通を正しく位置づけることが必要なのではないかと思います。それから自治体としては、課題が共通する自治体と連携していくこと。そこで我々研究者が少しお手伝いできることがあるのではないかな、とそう思っています。

<佐無田>

ありがとうございます。一つは、いろいろな選択肢がある中で、それを住民自身にシミュレーションして考えてもらう。このシミュレーションする際の材料をときちんとデータをとって提供するといったところは、大学の役割としてあるのかなと思いました。それか

ら、やはり厳しい予算制約の中でやらなければならないという。この材料をきちんと適切に、その予算制約の枠組みがどうなっているのかということを見えるようにしていかななくてはいけないということ。また、広域的な連携や協力の制度というものをどう活用していけるか、という示唆もいただきました。

ご報告の中では、住民ニーズをきちんとデータとして調査したり、あるいは同様の問題を抱えている他の自治体や海外の事例を調査して、他の取り得る選択肢を、情報としてきちんと整理しつつ地元を提供していく、これも他者の目線として重要な役割なのではないかと思いました。

それではここで、会場からの質問を受けたいと思います。最初にお手を挙げられた方で順番に回していきます。最初の宮口先生への質問も含めて質問をいただければ。はい、お二人でよろしいですか。ではそのお二人、前の方から。

<質問者1>

金沢大学地域創造学類2年の木村と申します。宮口先生にお尋ねしたいことがあります。お話の冒頭のところで、「都市の生活は人間的なものではない」と言うようなことをおっしゃっていて、農村の方では人間的な生活が残っている、というようなことを示唆するお話があったのですが、宮口先生が考える「人間的な生活」と言うものが何なのか、というのをお聞かせいただければと思います。

<質問者2>

金沢大学の岡本といいます。交通システムに関する質問なのですが、基本的に地方交通システムの維持には、都市域で集められたお金がある程度配分されている。その再配分の問題があると思うのですが、再配分の説明責任ですね。都市の住民への説明責任がどのような理由によって成されるのか。そもそも地域においての交通とは何なのか、だから我々はこのように維持が必要なんだ、というような観点でもし都市の方に説明するとしたら、どのようなことが最も重要なキーワードになり得るのか知りたいです。お願いいたします。

<佐無田>

先に、登壇しているパネリストへの質問から。都市の側からの資金の再配分ということはどういうふうに正当化していけるのか、ということですが、これはどなたか。

<谷本>

直接は答えにならないですけども。例えば救急の問題で考えましょう。都市ですと「たらい回し」の問題があります。生命の危機があったりして由々しき問題です。そこで、救急車にGPS積んでITSとかでパーっと行けるようにしたりします。たらい回しがあったり渋滞とかあったりして生命の危機にさらされるから、そこをどうにかしようという話です。

田舎は渋滞がありませんし、たらい回しもないです。その代わり距離の克服という問題があります。距離が生命をおびやかす。ですから、結局、生命の危機を回避するという意味では、目的は同じなんですね。手段が違う。都市の方は、渋滞だとかたらい回し、そういう混雑を回避しようと。田舎は交通で解決しようと。距離を克服するというのはつまりそういうことです。手段が違うだけというのが、公共交通にも当てはまると思っています。根源的な目的レベルでは同じなんじゃないかと。限られた時間でぱっと答えようとするとういうことかなと。すみません、かえって混乱させたかもしれません。

<佐無田>

よろしいでしょうか。そうしましたら、宮口先生には、質問へのご回答と併せて、ここまでの議論、後半部分の報告を踏まえて、中間総括的なご発言をいただければと思います。

<宮口>

若者から根源的な質問を突きつけられて、一瞬ドキッとしましたが…。「人間的な生活」を、一言でできるできないと言っているわけではありません。東京のサラリーマン、朝早く満員電車に乗って、会社へ行って働いて、帰ってくるわけですが、それ以外にコンサートへ行ったり、先ほど話したように都市にもいろいろ感動がある。それから、だいぶ前にテーマコミュニティという言葉が流行りましたが、例えば、川を愛する人たちがグループを作ってときどき集まって、どういう活動をしようとか、そういうやり取りはもちろん都市にもたくさんあります。ただ、そういうことを自分で関係を作っていくことが、周りにいつも人はいっぱいいるのだけれども、結構難しい。満員電車に人はいっぱいいるのだけれども、知らない人ばかり。その間に会話が生まれるということはない。外人に言わせると、日本人は毎日同じ電車の同じ場所に乗って周りに同じ人がいるのに、そこに会話が生まれえない不思議な人たちだ、という変な指摘もあります。要するに、「縁」というものがなかなか生まれない。「無縁社会」という言い方も今はありますよね。人はいっぱいいるのだけれども、簡単に「私こういう人間なんだけど、あんた誰？」というような会話がなかなか生まれない。そういうのが、小さな居酒屋あたりではまああるかなあ、ということで、私は飲み屋にしか価値がないなどと言う。何て言いますかね、出会いが難しい。実際、東京には結婚しない若者はいっぱいいます。これが日本人の未婚率を相当上げています。山奥にはお嫁さんのなり手がなくて結婚していない人はいるのですが、東京には回りに人がいっぱいいるのに結婚していない。あるいは、もう結婚する気がない。それはやっぱりある種の無縁社会ではないかと思っています。

それで、田舎というところは土地の上に人がいて、そういう意味でいろいろな話題が生まれやすいのですね。あんたんとこの畑最近どうなってるのだとか、共通認識があると言いますかね。それから、フラッと入ってきた人にも、あんたはどこから来なすった、とかね。

今日のやり取りの中で、地域の交通を考えるのに、地元で考えるのが筋だとおっしゃったのは西藤先生でしたね。「地元」というのはどの大きさか、ということが一つあります。基本的には市町村、あるいは合併前の町くらいだと思いますが、その時にアイデアは地元で出ると。それはやっぱり、交通というものを熟知した人が必要です。その時に大事なのは、どんな暮らしをこれからやっていけるか。これも今、話が出ました。交通というのは生活の在り方をベースにして考える。状況は山の中の小さい集落であれば、そんなにバスが一日10本も来るわけがない、ということはおもう皆分かっているわけですね。そうすると、自分たちの5年後くらいの生活が、どういう形だと納得できるのかという線があるのだと思います。我慢できるのか、よりも、納得できるかどうか。状況を踏まえて、ここに住んでいるのだったらこのくらいかな、というそういう線を見つけるには、やっぱり外部のできる人と一緒になって、少し時間をかけて相談をする。

実は、過疎法のソフトを作ったときに私が一番頭にあったのは、そういう相談のためにお金を使いましょうということだったんです。そのために過疎債をどんどん使えばいいじゃないですか、7割が戻ってくるんだから、ということなんです。

そのときに、外部から加わるのは、大学人もいいかもしれませんが、私が見ているところだと大学の先生はまだその辺の能力が落ちるのではないかと、正直言って。やっぱり民間のプランナーとかそういう人たちはそれなりにいますから、そういう人たちとじっくりと話し合う。そのベースはやっぱり市町村が当然作る。予算措置をして当然作るべきだと。一緒に考えることにもっとお金を使う。その過程で、地元の人たちが納得できるようになるんですね。ああそうか、ここで暮らしていくには、まあこのくらいがいいところなのかと。そういうプロセスが一番大事ではないか、というふうに思いました。

<佐無田>

ありがとうございました。大変示唆的な、重要なポイントを衝いたご発言をいただいたかと思ます。

最後のまとめに入りたいと思うのですが、大学と地域、大学と自治体の関係という最後の論点に一言ずついただければと思います。今日のお話の中でいいますと、外部の資源を活用するシステムが大事だというお話が谷本先生からもありましたし、その時に、今の宮口先生のご発言にもあるのですが、やはり地域の側が専門的な知識も活用していかなければいけない。その時は大学も活用するし、民間のプランナーなんかも活用する。そういう場の中に、大学も積極的に入っていけるかどうか。大学側も、他方で、論文を書いて業績上げて外部資金を獲得していかないと生き残れないぞ、というような状況に陥っています。その中で、大学も地域に入っていくことで自分たちの役割というか新しい存在価値みたいなことを発揮し、地域のテーマに沿って協働して考えて、問題を共有し、最先端の研究が地域の問題解決にもつながっていくようなテーマ設定を、地域と大学が一緒になってできるかどうか。こういった、大学が地域に関わる関わり方のプロセスや場作り等に

ついて、考えていらっしやることがありましたら、最後に一言ずつご発言いただければと思います。

<谷本>

今日私が取り上げた日南町とか、いろいろ話題の中に出てくる市町村は、言ってみればやる気があって、我々が入らなくてもそれなりにやっていけるところが多いです。その対極にいる自治体もあって、その自治体をどうすべきか、という議論はあるのかもしれませんが。ただやっぱり地元は、私も一生活者として生活していれば、そういうところも元気になって欲しいなと思っています。そういうふうに考えると、大学と地域、例えば日南町と個別にやるということよりは、その検討している場に他の人も入ってきてもらう。そういうことがもっともあっていいのではないかと。あとは地域の方も、地元の大学とだけ連携する必要はないのですよね。日南町は京都大とも連携していますし、大阪大とも連携しています。そうすると連携している先の我々大学も、結局どういふようなことを提供していけばいいのか、地元の大学の強みはなんなのか、ということになります。やっぱり密に相談できるとか、そういう場に自ずとなっていくのです。単にお話をしておしまい、ということではなくて、話が広く広がっていく仕組み。あとはそこに切磋琢磨という二つ目の視点が入っていくと、地域はまた違った学びのプラットフォームになる可能性もあると。逆にそこはすごく可能性を感じているところです。

<西藤>

宮口先生から示唆に富むお話を頂戴しまして、大変ありがとうございました。地域のプランニングは住民だけではどうしてもうまくいかないだろうと。そこに、私なりに咀嚼して考えますと、主体間をつなぐ役割というのを大学が一役担えないだろうかなと。主体間をつなぐことが地域に求められていて、その中での大学の役割というのが期待され得るのかなと。我々としても存在意義を見出していけるのかな、というところでもあります。

これは少し優等生的な発言だったかもしれません。もう一つ本音のところを少しだけ。地域連携をやっていくなかで、実はこの地域連携をする教員というのは、決して多くはないのです。大学が地域連携を進めるべきだ、というのは何となく大枠ではあるのですが、では実際に地域連携を回していく仕組みというのは、実は一部の人たちでまかなわれているというのを、多分皆さんその辺はよくお分かりだと思います。

地域連携をするときにもう一つ私が感じているのは、大学学内だけでなく連携先の方も、長期的な課題解決を順を追って毎年継続しましょう、とどこまで思っているのかな、というのは感じたりします。地元の方というのは、短期的に、極端に言うと「この課題を来年解決したい」というマインドも一部にはある。大学側の思惑と地元のニーズとがうまくマッチングしていないのも、そこら辺がまだ課題としてあるかなと思っています。個人的にはこれはもう「対話を続ける」ということしか解決には至らないと思います。

<西村>

ノウハウ的なことは答えられませんけど、大学としては二点くらい連携できると思っています。歴史的・国際的比較みたいな視野を提供する、ということが第一にあると思えますし、第二はデータですね。既存のデータとか、独自調査してデータを提供するというようなのかなど。しかもそれをどうやったら住民の方に分かりやすい説明の仕方では提供できるのかということ。その基礎があって、連携していくということがあるのかなど。

<佐無田>

ありがとうございました。そうしましたら最後に、今日のシンポジウムの総括コメントと致しまして、金沢大学の神谷浩夫教授にお願いしております。

<神谷>

金沢大学の神谷と申します。金沢大学には地域政策研究センターと地域連携推進センターと2つありまして、私も去年の3月まで地域連携推進センター長でしたので、そのときにとっても感じるどころがありました。自分自身も含めて大学の教員というのは、特に文科系ですが、基本的に論文を書くのは一人なのです。特に文系の方はあまり連携を必要としない。と言うよりも、大学の教員は、人とそうやって連携するのは苦手な人が大抵集まって、こういう職業を選んでいるというのが、割と多いと思うのです。その中で、大学・地域と研究を接点とした連携というのを考えたときに、今言ったような話で、大学はやはり今まであまりそういうことをやって来なかったのですよね。なので、そういうノウハウがないというのは実際のところだと思います。

こういう地域連携のこと、地域貢献のことを、表立って議論になってきたのはここ10年くらいだと思うのですが、やっと教員の方も、それから社会の方も、「ノウハウがない」というノウハウが分かってきたかもしれません。例えば自治体の人も、一体大学に何を頼んだらいいのか、そういうことを全然意識していなかった。工学系の産学連携の部分はあったかもしれませんが、それ以外のところでは非常に弱かったのではないかと。

例えば、昨日のシンポジウムは、地域政策に関する北陸三県の研究者の、主に地域政策に関するところの情報交流でした。そういったような形で近くにたくさんいるのですが、お互いに何をやっているのかほとんど知らないというのが実際のところなんです。

今日は過疎地域の、主に交通問題にフォーカスしました。全国的に見たときにそれが一体どういうような形であるか。あるいはそれぞれの大学が地域とどういう形で連携しながらやっているか。そういった形で本当に少しずつ、大学人が研究者として、ある意味で新しい研究スタイルを模索しつつあるのではないかと、というような印象を持ちました。これからはこのような形で、過疎地域の研究をするにしても、大学の研究のあり方と、地域との連携のあり方を、それぞれの大学がいろいろな形でトライ&エラーで試みて、それを全体として共有していくというプロセスが、今回のシンポジウムの大きな意義であるのでは

ないかと感じました。これが一点目です。

それからシンポジウムそのものに関して。過疎地域の交通問題ということで、今日は3人の方に、あるいは宮口先生のコメントを聞きながら感じたことですが、理工系あるいは工学部の部分とかなり違う。財源の話が出ましたけれども、そうすると政治的な意思決定の部分です。PPP (Public-Private Partnership) の話も出ましたけれど、民間の部分と地域共同体でやる部分というところの新しい公共の議論と、人口減少や財政難の問題はリンクしているはずですが。その辺は、やはり工学部と違って、政治的な意思決定の部分を10年後どうなるかなどはさすがに難しい。10年後に自民党政権かとか、民主党政権、共産党が政権を握って、とかなかなか予測しがたい部分があります。その辺のところは、地域の人、自治体の人から見て、大学はもっと歯切れのいい、工学部みたいな「こうしたらこうなる」というふうに言ってくれ、と期待はあるのでしょうけれど、実際にはなかなか期待されても応じ切れない部分が非常に大きいのではないかと思います。その辺のところを我々は正直に、政治的な力学はそこまではコミットできない、などですね、そういう自重をすることを明確に言うのも一つかな、と感じました。以上が非常に大雑把なコメントであります。

<佐無田>

どうもありがとうございました。

今、神谷先生からのご発言にもあったように、地域と連携しながら研究を進めていく、こういうやり方のノウハウが、大学という組織として確かにようやく蓄積され始めてきた。北陸の連携というのも昨日やっておりましたが、こういうのもあまりこれまではっきりしたものはありませんでした。今回この過疎地域研究ということで、他大学との大学間連携をこの機会に積極的に進めていきたい、ということでシンポジウムを企画したわけですが、歴史、工学的な知識、制度や政治面での知識、こういったものをいろいろ組み合わせていかなければいけません。これまでの研究の成果等にも十分学びつつ、他地域の事例にも学びつつ、また、地域の問題を地域の自治体等々と連携しながら考えていきながら、問題整理した情報発信していく。こういう機会を引き続き今後も持っていきたい、と思いますので、是非とも皆様方のご協力やご支援を、今後ともよろしくお願いします。

それでは、ご講演いただきました宮口先生、それから遠くから来ていただきご報告いただきました谷本先生、西藤先生、そして西村先生、会場の皆様にお礼を申し上げまして、これをもってパネルディスカッションを終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

(以上、文責：佐無田)